Die Pflichten des Spediteurs.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der

Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Paul Alexander Schettler

bacc. jur. in Dresden-Blasewitz.

DRESDEN

Druck von Liepsch & Reichardt

1909.

Die Pflichten des Spediteurs.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der

Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Paul Alexander Schettler

bacc. jur. in Dresden-Blasewitz.

DRESDEN

Druck von Liepsch & Reichardt

1909.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Allgemeiner Teil 7

§ 1. Einleitung 7

§ 2. Begriff des Spediteurs und seine Rechtsstellung als Kaufmann 9

§ 3. Verhältnis des Spediteurs zum Versender, zum Frachtführer und zum Empfänger 12

§ 4. Rechtliche Natur des Speditionsvertrags; Abschluß und Endigung des Speditionsvertrags 15

B. Besonderer Teil 21

I. Die Pflichten des Spediteurs im allgemeinen 21

§ 5. Die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns in besonderer Anwendung auf den Spediteur 21

II. Die Pflichten des Spediteurs im besonderen 23

§ 6. Die Empfangnahme des Speditionsgutes 23

§ 7. Die Aufbewahrung des Speditionsgutes 30

§ 8. Die Versicherung des Speditionsgutes 33

§ 9. Die Versendung des Speditionsgutes 39

§ 10. Die Abweichungen vom reinen Speditionsvertrage in den Sonderfällen der §§ 412, 413 HGB. 44

Literaturverzeichnis.

Burchard, Das Recht der Spedition. Stuttgart 1894.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Auflage. Stuttgart 1903.

Dernburg, Pandekten. Band 2, 7. Auflage. Berlin 1903.

Dreschke, Die Rechtsstellung des Spediteurs und seine Pflichten. Dissertation. Borna 1905.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Band 3. Mannheim 1905.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. 1885.

Entscheidungen des Reichs-Ober-Handelsgerichts.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entwurf eines Handelsgesetzbuches mit Ausschluß des Seerechts nebst einer Denkschrift. Berlin 1896.

Fuchsberger, Sämtliche Entscheidungen des Reichs-Ober-Handelsgerichts und Reichsgerichts auf dem Gebiete des Handelsrechts. 3. Auflage. Gießen 1900.

Gareis, Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Handausgabe, 2. Auflage. München 1900.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. Berlin 1903.

Goldmann, Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Band 3. Berlin 1906.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Erlangen 1874.

von Hahn, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Braunschweig 1883.

Koch, Das Speditionsgeschäft in seiner heutigen Gestalt. Buschs Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts. Band 2. Leipzig 1869.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Band 2. Berlin 1901.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Band 2, Buch 3. Berlin 1907.

Meyer, Der Spediteur und seine Pflichten. Dissertation. Borna 1903.

Puchelt, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Leipzig 1874.

Senckpiehl, Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht. Hannover 1907.

Sohm, Institutionen. 13. Auflage. Leipzig 1908.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Auflage. Berlin 1907.

Wengler, Beiträge zur Lehre vom Speditionsgeschäft. Chemnitz 1860.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546812_0094

A. Allgemeiner Teil.

§ 1.

Einleitung.

Das Wesen des Speditionsgeschäftes besteht in der gewerbsmäßigen Übernahme der Besorgung von Gütertransporten durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen auf fremde Rechnung, aber im eigenen Namen.

Die Anfänge dieses Geschäftskreises liegen im Mittelalter. Bei den Römern hat es ein Speditionswesen im heutigen Sinne nicht gegeben. Wenn auch dem römischen Rechte Transportverträge bekannt waren, so konnte sich doch ein Speditionswesen, das nur annähernd dem heutigen ähnlich gewesen wäre, nicht entwickeln. Dies hat seinen vornehmsten Grund darin, daß sich die Römer in ihrem Handelsbetriebe überwiegend der Sklaven bedienten. Durch Sklaven betrieb der Kaufmann die Ein- und Ausfuhr der Güter, und meistens war er es selbst oder eine Vertrauensperson — und diese gehörte dann meistens zu seinen Sklaven — durch welche die Transporte geleitet wurden. Der römische Kaufmann kam also aus ohne die Mitwirkung von Zwischenpersonen, deren besonderes Geschäft die Besorgung von Güterversendungen gewesen wäre.

Als sich jedoch im Mittelalter mit dem Emporblühen der oberitalienischen Republiken und der deutschen Städte der Handel immer mehr entwickelte und dadurch auch der Transportverkehr sich immer schwieriger gestaltete, mußte sich der Kauf-

mann, der nicht immer selbst die Transporte begleiten konnte, der Hilfe von Zwischenpersonen bedienen. Wenn er den Transport seiner Güter auch teilweise durch Geschäftsfreunde besorgen ließ, so war dies doch im ganzen nicht durchführbar, denn infolge der Zersplitterung der Staaten und des Aufkommens der mannigfachen Abgaben, wie des Stapelrechtes und des Kranrechtes, mußte er den Dienst fremder Personen in Anspruch nehmen. Dazu wählte er dann meistens Bürger des Staates, durch den er seine Güter durchführen wollte. Als sich dann aber dieser neue Erwerbszweig zu entwickeln anfing, sahen sich die einzelnen Staaten, besonders die kleineren, veranlaßt, den Transportverkehr durch Verordnungen zu organisieren und vor allem die Leute zu bestimmen, welche die Besorgung von Güterversendungen gewerbsmäßig übernahmen. Dies geschah, um das ganze damalige Speditionswesen zu regeln, als auch besonders, um eine gewisse Kontrolle für die ordnungsgemäße Entrichtung von Zöllen und sonstigen Abgaben zu haben. Ein Speditionsgewerbe entstand aber eigentlich erst, als sich diese damaligen Spediteure zu Zünften zusammenschlossen, so in Hamburg die Güterbestätter und die Litzenbrüder.

Mit der politischen und kulturellen Entwicklung der einzelnen Staaten geht Hand in Hand eine Veränderung des gesamten Handelsverkehrs, also auch des Speditionswesens. Wenn aber auch die Tätigkeit des Spediteurs durch die Veränderung der kommerziellen Beziehungen der Staaten untereinander und das Entstehen der vielseitigen Transportmittel in andere Bahnen gelenkt worden ist, seine Hauptaufgabe, „die gewerbsmäßige Übernahme, Güterversendungen zu besorgen", ist geblieben.

Ehe ich nun auf das eigentliche Thema meiner Abhandlung eingehe, will ich erläutern, was man unter einem Speditionsvertrage zu verstehen hat, und welche Rechtsstellung der Spediteur nach dem Speditionsvertrage einnimmt.

§ 2.

Begriff des Spediteurs und seine Rechtsstellung als Kaufmann.

§ 407 Absatz 1 des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 gibt folgende Definition des Spediteurs: Spediteur ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) im eigenen Namen zu besorgen.

Die einzelnen Begriffsmerkmale des Speditionsgewerbes sind also folgende:

1. Der Spediteur „übernimmt" die Besorgung der Güterversendung, d. h. er verpflichtet sich in einem Vertrage, die Güterversendung durch Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen zu besorgen.

2. Der Inhalt dieser vertragsmäßig übernommenen „Besorgung" ist die Auswahl eines Frachtführers oder Verfrachters von Seeschiffen und der Abschluß eines Frachtvertrages mit ihnen.

Der wesentlichste Unterschied zwischen dem Fracht- und dem Speditionsgeschäft ist folgender: Während sich der Frachtführer verpflichtet, die Beförderung von Gütern auszuführen, verspricht der Spediteur nur, die Güterbeförderung durch einen Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen zu besorgen.

Viel umstritten ist die Frage, ob der Spediteur den Frachtvertrag mit einem Frachtführer im Sinne von § 425 HGB. abschließen muß. Man wird wohl mit Staub (§ 408 Anm. 4) annehmen müssen, daß der Spediteur den Transport auch einem nicht gewerbsmäßigen Frachtführer anvertrauen darf. Das ROHG. (Bd. 7, S. 307) hat mit Recht angenommen, daß die gewerbsmäßige Abschließung von Frachtverträgen für fremde Rechnung den Geschäftskreis des Spediteurs bezeichnet. Demnach wird jede Güterversendung, die unter den Begriff des Frachtvertrages fällt, genügen, also auch der Fall des § 451 HGB. (Lehmann-Ring, Bd. II, S. 269). Ferner aber ist nicht jeder

gewerbsmäßige Frachtführer bloß vermöge dieses Gewerbebetriebes schlechthin auch ein tauglicher: die dem Spediteur obliegende Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns verpflichtet ihn vielmehr auch zur Berücksichtigung der persönlichen Qualitäten des Frachtführers insofern, daß der Spediteur nur einen Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen auswählen darf, der als zuverlässig bekannt ist (ROHG., Bd. VII, S. 221).

Nicht genügt jedoch eine Besorgung der Güterversendung nur durch Zwischenspediteure; denn das würde dem § 407 HGB. widersprechen.[1] Dagegen ist der Spediteur befugt, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, die Beförderung des Gutes selbst auszuführen (§ 412 HGB.).[2]

3. Der Spediteur übernimmt die Besorgung „gewerbsmäßig". „Unter Gewerbe versteht man aber die Entfaltung einer auf dauernden Erwerb gerichteten, als solche nach außen hervortretenden selbständigen Tätigkeit (Düringer-Hachenburg, § 383, Note IIb1). Die einzelne Besorgung ist also nur dann ein Speditionsgeschäft im Sinne des § 407 HGB., wenn sie von einem Berufsspediteur übernommen wird (Senckpiehl, § 9, Anm. 7). Das Speditionsgewerbe braucht jedoch nicht das einzige Gewerbe, nicht das Hauptgewerbe des Spediteurs zu sein. Er kann sehr wohl neben dem Speditionsgewerbe noch ein anderes Gewerbe treiben. Im Gegensatz dazu steht der Spediteur des § 415 HGB.; Cosack (S. 482) nennt ihn „kaufmännischen Gelegenheitsspediteur". Nach § 415 HGB. sollen nämlich die Regeln über das Speditionsgeschäft auch auf eine einzelne Transportbesorgung Anwendung finden, welche nicht von einem Spediteur des § 407 HGB. ausgeführt wird, vorausgesetzt, daß er Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches ist.

[1] Anderer Ansicht: Düringer-Hachenburg, § 407, Note II, 3; Makower, § 407, Anm. IIi.

[2] Über die Pflichten des Spediteurs im einzelnen siehe besonderen Teil § 10.

4. Objekt der Versendung müssen sein „Güter". Gut in diesem Sinne ist jede körperliche Sache, vorausgesetzt, daß sie beweglich und transportabel ist. Nicht sind deshalb Menschen (Personen) als Speditionsgut anzusehen (RGE., Bd. XX, S. 49). Es ist nicht erforderlich, daß das zur Versendung gelangende Gut einen Vermögenswert hat. Auch Güter von nur subjektivem Werte, z. B. Briefe, können Gegenstand des Speditionsvertrages sein.

5. Der Spediteur muß handeln:

a) „im eigenen Namen", aber auf fremde Rechnung, d. h. der Spediteur tritt dem Frachtführer nicht als Vertreter des Versenders entgegen, sondern als Absender.[1] Dadurch aber kommt der Spediteur begrifflich sehr nahe dem Kommissionär, der ebenfalls im eignen Namen, aber auf fremde Rechnung handelt.

Diese Ähnlichkeit hat zu der Streitfrage geführt, ob das Speditionsgeschäft eine Unterart oder Abart des Kommissionsgeschäfts ist oder nicht. Richtiger Ansicht nach ist wohl das Speditionsgeschäft eine selbständige Geschäftsart neben dem Kommissionsgeschäft. In diesem Sinne spricht sich auch die Denkschrift (S. 205) aus: „Die Spedition ist eine selbständige, ihrer rechtlichen Natur nach auf der gleichen Grundlage wie die Kommission beruhende Geschäftsart." Dieselbe Meinung vertreten auch Gareis, Lehrbuch, § 52, Goldmann, Bd. 3, S. 1701, und Düringer-Hachenburg, Bd. 3, § 407, I. 1. Dieser sagt: „Das Speditionsgeschäft ist jetzt eine eigenartige handelsrechtliche Vertragsgattung neben dem Kommissionsgeschäft. Sie ist aber vom Gesetzgeber im Anschluß an dieses geregelt." Cosack (§ 95, 4) sagt: „Der Spediteur ist eine Art Kommissionär im weiteren Sinne."[2]

b) „Auf fremde Rechnung." Der Spediteur besorgt die Güterversendung auf fremde Rechnung, nämlich des Ver-

[1] Über das Verhältnis des Spediteurs zum Frachtführer s. näh. § 3.

[2] Anderer Ansicht: Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, S. 611.

senders. Darin liegt der Unterschied zum Propergeschäft; denn während man beim Propergeschäft Vorteil und Nachteil selbst trägt, hat beim Abschluß für Rechnung eines anderen der andere die Vorteile und Nachteile aus dem Geschäft.

6. Ob der Versender Kaufmann oder Nichtkaufmann ist, ist für den Begriff des Speditionsgeschäfts unerheblich. Der Spediteur ist Kaufmann, und zwar kraft seines Gewerbes nach § 1, Abs. 1 u. 2, Ziff. 6 HGB. Ob er Voll- oder Minder-Kaufmann im Sinne des § 4 HGB. ist, richtet sich nach dem Umfange seines Gewerbes. Spediteur kann eine natürliche oder juristische Person sein, z. B. eine Aktiengesellschaft.

§ 3.

Verhältnis des Spediteurs zum Versender, zum Frachtführer und zum Empfänger.

1. Derjenige, für dessen Rechnung der Spediteur die Besorgung der Güterversendung vornimmt, wird im Gesetz der Versender genannt. Er ist bei der Versendung der materiell allein berechtigte. Seine Weisungen sind zu befolgen, seine Interessen wahrzunehmen. Welche Pflichten sich nun aus dem Speditionsvertrage für den Spediteur ergeben, wird im besonderen Teil dieser Abhandlung dargestellt werden. – Die Verbindlichkeiten des Versenders bestehen, abgesehen von manchen Nebenleistungen, z. B. Erstattung der Auslagen, hauptsächlich in der Entrichtung der Provision an den Spediteur. In welchem Verhältnis stehen aber Spediteur und Versender? Nicht ist der Spediteur Vertreter des Versenders im Sinne des Handelsgesetzbuches. Denn er handelt zwar für fremde Rechnung, aber im eignen Namen. Vom Makler unterscheidet sich der Spediteur wieder darin, daß er den Frachtvertrag mit dem Frachtführer (Schiffsprokureur, Frachtmakler, Güterbestätter) oder Verfrachter von Seeschiffen im eigenen Namen abschließt, und nicht wie jener nur die Parteien zusammenbringt und den Vertrag vermittelt. Im Verhältnis zwischen Versender einerseits

und dem Spediteur und seinen Gläubigern andrerseits gelten die Forderungen aus den mit den Frachtführern abgeschlossenen Geschäften als Forderungen des Versenders, auch wenn sie noch nicht abgetreten sind (§ 392 HGB.). Im Konkurs des Spediteurs hat daher der Versender hinsichtlich dieser Forderungen ein Aussonderungsrecht. Im Anschluß an diese Bestimmungen sagt Senckpiehl (§ 46), daß der Spediteur im Verhältnis zum Versender die Stellung eines „indirekten Stellvertreters“ einnehme.

2. Was das Verhältnis zwischen Spediteur und Frachtführer anlangt, so gelten zwischen ihnen die Vorschriften über den Frachtvertrag. Der Spediteur ist dem Frachtführer gegenüber Versender des Gutes; er macht alle Rechte aus dem Frachtvertrage gegen den Frachtführer geltend.

3. Ein Rechtsverhältnis zwischen Spediteur und Empfänger besteht nicht, wenn auch natürlich der Spediteur den Empfänger kennen muß, um den Frachtvertrag abschließen und bestimmte Weisungen erteilen zu können (Senckpiehl, § 51). Es entsteht aber kein Rechtsverhältnis zwischen ihm und dem Empfänger auf Grund des Speditionsvertrages. Ausgenommen ist der Fall, daß der Empfänger selbst der Versender ist.

Nach Handelsbrauch gilt der Spediteur beauftragt, die Kosten von dem Empfänger einzuziehen (ROHG., Bd. XIX., S. 217). Dies begründet aber nicht, wie Makower (§ 407, Anm. IV) meint, ein Rechtsverhältnis zwischen Spediteur und Empfänger. Nimmt der Empfänger die Güter an, so erkennt er auch die Anweisung des Versenders an. Und nur als solche ist der Auftrag des Versenders, die auf dem Gute ruhenden Spesen zu zahlen, anzusehen. Es gelten hier nur die Rechtssätze über die Anweisung. Nicht richtig ist es, wenn Burchard (S. 158) annimmt, es bestehe deshalb ein Rechtsverhältnis zwischen Spediteur und Empfänger, weil der Empfänger eventuell bestimmte Weisungen betreffs der Beförderung der Güter erteilt. Zutreffend führt Senckpiehl (§ 51) dagegen

aus: „Der Spediteur hat nur die Weisungen des Versenders zu befolgen. Der Empfänger kann wohl in gewisser Beziehung auf die Ausführung der Versendung einwirken, aber nur dem Frachtführer gegenüber; es gibt aber keine Bestimmung im Handelsgesetzbuch, welche eine Einwirkung des Empfängers auf den Speditionsvertrag zuläßt.“ Dennoch kann es unter Umständen vorkommen, daß der Spediteur zum Empfänger in gewisse einzelne Rechtsbeziehungen tritt; das ist dann der Fall, wenn:

a) der Versender dem Spediteur die Anweisung gibt, das Gut zur Verfügung des Empfängers zu halten;

b) der Versender dem Spediteure die Weisung erteilt, mit den Waren nach Anweisungen des Empfängers zu verfahren.

Zwar liegt in keinem der beiden Fälle der Abschluß eines Speditionsvertrages. Es ist aber, wie Burchard (S. 165) im ersten Falle richtig annimmt, in der Übersendung der Güter an den Spediteur mit der Weisung, sie zur Verfügung des Empfängers zu halten, ein Auftrag des Versenders an den Spediteur zu sehen, der sich auf Empfangnahme und Aufbewahrung des Gutes richtet. Zugleich enthält der Auftrag aber nach Burchards Ansicht die Erteilung einer Vollmacht nach § 167 BGB. für den Empfänger, dem Spediteur Aufträge zu erteilen. Diese Anweisung wird meistens unter der Klausel „zur Verfügung des Empfängers“ zum Ausdruck gebracht. Es herrscht nun die Streitfrage, ob der Versender nach Erteilung des Auftrags an den Spediteur sein Widerrufs- und sein Verfolgungsrecht verliert oder nicht. Burchard verneint diese Frage; seine Meinung ist als die richtige anzusehen, sobald man sich seiner Ansicht anschließt, daß mit dem Auftrage des Versenders an den Spediteur eine Vollmachtserteilung für den Empfänger verbunden ist.[1] Das Bestehen des Widerrufsrechts des Versenders hängt davon ab, ob der Empfänger

[1] Ebenso RGE., Bd. XXIV, S. 152 u. 153; anders Wengler, S. 58.

bereits dem Spediteur kraft der ihm vom Versender erteilten Vollmacht einen Auftrag erteilt hat, und dieser angenommen und einen Vertrag mit dem Empfänger abgeschlossen hat oder nicht. Nur in diesem Falle hat der Versender das Widerrufsrecht. Denn abgesehen davon, daß der Spediteur mit der Annahme des ihm von dem Empfänger erteilten Auftrags den Gewahrsam über die Güter nach diesem Auftrag ausübt, würde, wenn man dem Versender stets das Recht zubilligen würde, seinen Auftrag zu widerrufen oder sein Verfolgungsrecht auszuüben, vom praktischen Standpunkt aus die Klausel „zur Verfügung des Empfängers“ bedeutungslos.[1])

Wenn im zweiten Falle der Versender dem Spediteur die Weisung erteilt, nach Anweisungen des Empfängers zu verfahren, so ist darin nicht die Begründung eines Rechtsgeschäfts zwischen Spediteur und Empfänger zu sehen, sondern nur die Erteilung einer Vollmacht an den Empfänger. Daher erlischt auch das Widerrufsrecht des Versenders insofern nur, als der Spediteur schon die Anweisungen des Empfängers befolgt hat.

§ 4.

Rechtliche Natur des Speditionsvertrags; Abschluß und Endigung des Speditionsvertrags.

I. Die Frage nach der rechtlichen Natur des Speditionsvertrages ist bestritten:

a) Eine besonders vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches verbreitete Meinung sah im Speditionsvertrage ein dem Mandat ähnliches Rechtsverhältnis.

Diese Auffassung war möglich, da im gemeinen Rechte die Unentgeltlichkeit kein notwendiges Begriffsmerkmal des Mandats war. Nachdem aber das neue Recht in Geltung getreten ist, wird sich diese Ansicht nicht mehr aufrecht erhalten lassen.

[1]) Anders Meyer, Dissert., S. 48 u. 49.

Denn zum Begriffe des Mandats gehört nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch auf jeden Fall die Unentgeltlichkeit (§ 662 BGB.).

b) Andere sehen in dem Speditionsvertrag einen Dienstvertrag, wieder andere einen Werkvertrag.

Nach einer namentlich von Staub vertretenen Ansicht ist der Speditionsvertrag ein Dienstvertrag, der auf die Besorgung eines Geschäfts gerichtet ist (Staub, § 407, Anm. 3). — Gegenstand des Dienstvertrags sind Dienste, Gegenstand des Werkvertrags ist jeder durch die Dienstleistung herbeizuführende Erfolg. Die Parteien aber wollen ja beim Speditionsvertrag die Dienste ohne Rücksicht auf den Erfolg. Die Tätigkeit des Spediteurs besteht darin, daß er es übernimmt, die Güterversendung zu besorgen. Den Erfolg führt er nicht herbei; denn er sucht ja nur den Frachtführer aus, er schließt mit ihm den Vertrag ab, durch den dieser den Transport übernimmt; er selbst transportiert nicht. Dies folgt auch aus den Bestimmungen des § 409 HGB.: „Der Spediteur hat die Provision erworben, wenn das Gut dem Frachtführer oder Verfrachter zur Beförderung übergeben ist." Also nicht für den herbeigeführten Erfolg, sondern für seine Dienste, welche den gewünschten Erfolg herbeiführen sollen, erhält der Spediteur die Provision.

Der Speditionsvertrag ist also ein Dienstvertrag, der auf eine Geschäftsbesorgung gerichtet ist. Es kommen demnach neben den Bestimmungen über den Dienstvertrag die des § 675 BGB. zur Anwendung.[1])

II. Für den Abschluß des Speditionsvertrages gelten wie für jeden anderen Vertrag die Vorschriften der §§ 145 ff. BGB.

[1]) Ebenso Cosack, S. 187; andrer Ansicht sind Dernburg, II, Abt. 2, S. 563, Anm. 5; Düringer-Hachenburg, Bd. III, S. 338 u. 447; Senckpiehl, § 62; Makower, § 407, Anm. 1: Sie sehen den Erfolg, das für das Bestehen eines Werkvertrags notwendige Begriffsmerkmal, in der Besorgung der Versendung oder, wie sich Senckpiehl ausdrückt: „darin, daß das Gut auf den Weg gebracht wird".

Der Speditionsvertrag ist formlos. Er kommt zustande durch Antrag und Annahme; dabei ist zu unterscheiden, ob der Vertrag unter Anwesenden oder Abwesenden geschlossen wird (näh. s. §§ 145 ff. BGB.). Nicht sind als Anträge im Sinne des Gesetzes Geschäftskarten oder gedruckte Übernahmebedingungen anzusehen, welche von den Speditionsfirmen versendet werden. Denn diese richten sich nicht an eine bestimmte Person, sondern an eine Mehrheit von Personen. Auch beziehen sich derartige gedruckte Mitteilungen nicht auf einen bestimmten Transport, sondern auf verschiedene Transportarten. Sie sind also nicht Anträge, sondern enthalten nur die Aufforderung an den Empfänger, Anträge zu stellen. Sie gewinnen jedoch rechtlich an Bedeutung, als nach dem § 362 HGB. und den §§ 663, 675 BGB. der Spediteur verpflichtet ist, unverzüglich zu antworten, falls er einen gestellten Antrag nicht annehmen will.

III. Der Speditionsvertrag erlischt entweder ohne oder mit Willen der Parteien:

a) Ohne Willen der Parteien findet der Vertrag sein Ende:
   1. im Zweifel durch den Tod des Spediteurs;
   2. durch den Konkurs des Versenders;
   3. durch die Unmöglichkeit der Leistung.

1. Der Speditionsvertrag erlischt im Zweifel durch den Tod des Spediteurs (§ 673 BGB.). Der Erbe hat dann den Tod dem Versender unverzüglich anzuzeigen und, wenn mit dem Aufschub Gefahr verbunden ist, die Besorgung der Versendung fortzusetzen. Das Erlöschen des Speditionsvertrags ist aber in dem Falle zu verneinen, daß das Geschäft und die Firma des Spediteurs fortgesetzt wird. Dasselbe gilt auch für die Fälle, in welchen eine Veräußerung des Geschäfts des Spediteurs mit Aktiven und Passiven stattfindet (Düringer-Hachenburg, Bd. III, S. 339). — Nicht jedoch erlischt im Zweifel der Vertrag durch den Tod des Versenders (§ 672 BGB.). Auf dessen Erben gehen dann Rechte und Pflichten aus dem Vertrage über.

2. Der Speditionsvertrag erlischt ferner durch den Konkurs des Versenders, vorausgesetzt, daß sich der Speditionsvertrag auf Güter bezieht, welche zur Konkursmasse gehören (§§ 23, 27 KO.). Trotz Eröffnung des Konkurses hat jedoch der Spediteur die Besorgung der Versendung fortzusetzen, wenn mit dem Aufschub Gefahr für das Gut verbunden ist. Dann fallen seine Ansprüche, soweit sie nach Eröffnung des Konkursverfahrens entstanden sind, unter die Masseschulden (§§ 27 u. 59, 2 KO.). Setzt der Spediteur trotz der Eröffnung des Konkurses die Besorgung der Güterversendung fort, bis er von dem Erlöschen des Vertrags Kenntnis erlangt hat oder das Erlöschen kennen muß, gilt zu seinen Gunsten bis zu diesem Zeitpunkte der Speditionsvertrag als fortbestehend (§ 674 BGB.). Hinsichtlich seiner, in diesem Falle nach der Konkurseröffnung entstandenen Ersatzansprüche ist er jedoch nicht Masse-, sondern nur Konkursgläubiger nach § 61 KO.

3. Der Speditionsauftrag erlischt durch die Unmöglichkeit der Leistung. Geht z. B. das Gut zu Grunde und zwar ohne daß weder der Spediteur noch der Versender dies verschuldet haben, so erlischt der Vertrag nach § 323 BGB. (Senckpiehl, § 256).

b) Mit Willen der Parteien findet der Speditionsvertrag sein Ende:

1. dadurch, daß der Versender den Spediteur befriedigt, nachdem dieser ebenfalls seinen Verpflichtungen nachgekommen ist. Wenn nun auch der Spediteur nach § 409 HGB. den Anspruch auf Provision mit der Übergabe des Gutes an den Frachtführer erworben hat, so wird doch regelmäßig die Abrechnung zwischen Versender und Spediteur erst erfolgen, nachdem das Gut an seinen Bestimmungsort gelangt ist; denn findet die Abrechnung früher statt, so müßte der Spediteur, der ja dem Frachtführer gegenüber allein als verfügungsberechtigt gilt — er handelt ja im eignen Namen — dem Versender erst

ein selbständiges Recht durch Abtretung seiner Rechte dem Frachtführer gegenüber verschaffen.

2. Der Vertrag erlischt durch Kündigung. Wenn man annimmt, daß der Speditionsvertrag ein Dienstvertrag ist, steht das Recht der Kündigung sowohl dem Spediteur wie dem Versender zu (§§ 626 u. 627 BGB.).[1] Bis zu welchem Zeitpunkte kann nun der Versender kündigen? Die herrschende Ansicht, so auch Staub (§ 407, Anm. 19), geht dahin: das Kündigungsrecht besteht nur bis zur Übergabe des Gutes an den Frachtführer. Anders Burchard (S. 172), welcher das Kündigungsrecht weiter ausdehnen will. Seiner Ansicht nach erlischt der Speditionsvertrag erst, wenn die Güterversendung durch Ablieferung der Güter an den im Speditionsvertrage bezeichneten Empfänger tatsächlich beendigt ist. Wenn aber auch der Spediteur vor seiner Befriedigung durch den Versender — die er aber nach § 409 HGB. mit der Übergabe des Gutes an den Frachtführer verlangen kann — den Weisungen des Versenders zum Anhalten oder zum Rücktransport des Gutes Folge zu leisten hat, so liegt doch darin keinesfalls eine Geltendmachung des Kündigungsrechts, sondern der Versender übt vielmehr Rechte aus, die ihm aus dem noch bestehenden Speditionsvertrage zustehen. Macht der Versender von seinem Kündigungsrechte Gebrauch, so ist zu unterscheiden, ob das Verhalten des Spediteurs ihm dazu begründeten Anlaß gegeben hat oder nicht. Im ersteren Falle hat natürlich der Spediteur keinen Anspruch auf Provision; ebenso kann er auch eine entsprechende Vergütung nach § 628 BGB. nicht verlangen, „als seine bisherigen Leistungen infolge der Kündigung für den anderen Teil kein Interesse haben". Er hat lediglich einen Anspruch auf Erstattung der Auslagen, die er im Interesse des

[1] Behandelt man den Speditionsvertrag als Werkvertrag, so steht nur dem Versender, nicht aber auch dem Spediteur ein Kündigungsrecht zu; es ist ihm aber nach Maßgabe des § 643 BGB. die Möglichkeit gegeben, bei Verzug des Versenders vom Vertrage zurückzutreten.

Versenders gemacht hat (§ 670 BGB.); gegen diesen kann aber der Versender jederzeit seine Schadensersatzforderungen, die ihm gemäß § 628, 2 BGB. zustehen, aufrechnen. Hat der Spediteur dem Versender einen Grund zur Ausübung seines Kündigungsrechts nicht gegeben, so hat er trotzdem keinen Anspruch auf die Provision, wenn die Übergabe des Gutes an den Frachtführer nach Abschluß des Frachtvertrags unterblieben ist, auch wenn die Übergabe des Gutes infolge eines in der Person des Versenders liegenden Grundes nicht erfolgt ist. § 396, Abs. 1 HGB. ist nicht anwendbar, da die Voraussetzungen des Provisionsanspruches in § 409 HGB. erschöpfend geregelt werden sollen. Der Spediteur hat jedoch gegen den Versender einen Anspruch auf Ersatz seiner Auslagen nach § 670 BGB.; ebenso kann er nach § 628 BGB. einen seinen bisherigen Leistungen entsprechenden Teil der Vergütung verlangen.

Auch der Spediteur hat das Recht der Kündigung. Für ihn gelten dann die Bestimmungen des § 627 BGB.: Der Spediteur darf nur in der Art kündigen, daß der Versender für die Besorgung der Güterversendung anderweit Fürsorge treffen kann, es sei denn, daß ein wichtiger Grund für die unzeitige Kündigung vorliegt. Eine Pflicht zur Leistung von Schadensersatz besteht dann für ihn nicht. Regelmäßig wird er aber auch nicht eine entsprechende Vergütung seiner bisherigen Leistungen nach § 628 BGB. verlangen können, da fast immer seine bisherigen Leistungen kein Interesse für den Versender haben werden. Kündigt der Spediteur aber zur Unzeit, so macht er sich dem Versender gegenüber schadensersatzpflichtig (§§ 628 u. 671, 2 BGB.). Diese Schadensersatzforderungen kann dann der Versender gegen die Forderung des Spediteurs betreffs seiner bisherigen Aufwendungen, die ihm nach § 670 BGB. zustehen, aufrechnen. Ein Recht auf Provision oder entsprechende Vergütung hat natürlich der Spediteur in diesem Falle nicht.

B. Besonderer Teil.

I. Die Pflichten des Spediteurs im allgemeinen.

§ 5.

Die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns in besonderer Anwendung auf den Spediteur.

§ 408 HGB. sagt: „Der Spediteur hat die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen; er hat hierbei das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen."

Der Begriff der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns ist hier abzustellen auf den Spediteur. Er hat nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden, der irgend ein anderes Handelsgewerbe betreibt, sondern er hat, wie Staub, § 408, Anm. 2 sagt, das Maß von Kenntnissen und Fähigkeiten anzuwenden, das erforderlich ist, um den Ansprüchen zu genügen, die an sein Gewerbe unter gleichartigen Verhältnissen gestellt zu werden pflegen. Das soll aber heißen, daß der Spediteur die Sorgfalt bei der Ausführung seiner Aufträge anzuwenden hat, welche für einen ordentlichen Spediteur Pflicht ist. Deswegen wendet sich ja gerade das Publikum an ihn und vertraut ihm die Besorgung von Güterversendungen an, weil es ihn kraft seiner Kenntnisse für besonders fähig erachtet, Transportbesorgungen zu übernehmen; denn er muß ja kraft seines Gewerbes am besten die geeigneten Beförderungsmittel, die Verkehrswege sowie die Gesetze fremder Staaten kennen, welche die Güter auf ihrem Wege berühren.

Welche sind nun die Kenntnisse, die man von einem Spediteur verlangen kann? An jeden Spediteur den gleichen Maßstab zu legen, wäre falsch. Ein Spediteur in einer Welthandelsstadt wie Hamburg muß naturgemäß viel weitergehende Kenntnisse besitzen als der Spediteur in einer kleinen Binnenstadt. Ferner gibt es Spediteure, welche besondere Zweige des Speditionsgewerbes pflegen, z. B. ausländische Transporte nach bestimmten Richtungen. Man wird also von einem Spediteur das Maß von Kenntnissen verlangen können, welche üblich sind für einen Spediteur, der sein Gewerbe in ähnlicher Art und Weise und im ähnlichen Umfange betreibt. Nach dem Maßstabe, wie weit der Spediteur bei der Entfaltung seiner Tätigkeit die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden hat, richtet sich seine Haftung aus dem Speditionsvertrage (§ 276 BGB.).

Behauptet nun der Versender, daß ihm durch ein bestimmtes Verschulden des Spediteurs ein Schaden entstanden sei, so muß er dies, wenn es der Spediteur bestreitet, beweisen, während der Spediteur dann den Gegenbeweis zu führen hat. Über den Umfang der Beweispflicht des Spediteurs herrschen verschiedene Meinungen. – Richtig ist wohl die Ansicht, welche Senckpiehl und Staub (408, Anm. 21) vertreten: „Beschränkt der Versender seine Vorwürfe auf bestimmte einzelne Tatsachen, so braucht sich der Spediteur nur wegen der angeführten Tatsachen zu entlasten, und er ist nicht verpflichtet, seiner gesamten Rechenschaftspflicht zu genügen.“ (Senckpiehl, § 265.) – Die Haftung des Spediteurs für etwa entstandenen Schaden tritt aber nicht nur ein, wenn er die zur Erfüllung des Vertrags erforderlichen Handlungen vornimmt, sondern er hat auch die Außerachtlassung der Sorgfalt seiner Angestellten zu vertreten (§ 278 BGB.). Es ist jedoch zulässig, dass der Spediteur im Speditionsvertrage nicht nur seine Haftung für Fahrlässigkeit, sondern auch die seiner Angestellten für vorsätzliche Schadenszufügung ausschließt (§ 276, 2 BGB.).

II. Die Pflichten des Spediteurs im besonderen.

§ 6.

Die Empfangnahme des Speditionsgutes.

Bevor der Spediteur an die Erfüllung seiner vertragsmäßigen Pflichten, nämlich die Güterversendung zu besorgen, herantreten kann, muß er das Gut in Empfang nehmen. Die Pflichten des Spediteurs bei der Empfangnahme des Gutes sind verschiedene, je nachdem er das Gut vom Versender unmittelbar erhält, oder ob es ihm von einem Dritten – einem Frachtführer oder einem andern Spediteur – überliefert wird.

Wird dem Spediteur das Gut von dem Versender übergeben, so scheint es ja an sich überflüssig, das Gut auf seine äußere Beschaffenheit hin zu prüfen, da es doch die Pflicht des Versenders ist, das Gut ordnungsgemäß zu verpacken. Dennoch muß der Spediteur diese Untersuchung anstellen; dies gehört zu seiner Pflicht als ordentlicher Kaufmann. Und der Versender wird auch in den meisten Fällen eine Nachprüfung der Verpackung durch den Spediteur voraussetzen, da er von ihm erwartet, daß er es regelmäßig besser verstehen wird, wie ein Gut sicher für den Transport verpackt sein muß. Nicht richtig ist deshalb, was Senckpiehl (§ 103) sagt: „Eine Prüfung ist nicht notwendig, da sich der Spediteur darauf verlassen kann, daß der Versender das Gut im Zweifel so, wie er es übergeben hat, weiter geschickt haben will.“ Denn nimmt man z. B. den Fall an, daß dem Spediteur ein Gut übergeben wird, welches offensichtlich schlecht verpackt ist, so daß der Spediteur annehmen muß, daß das Gut auf dem Transporte Schaden erleiden muß, so hat der Spediteur entweder das Gut dem Versender zur besseren Verpackung zurückzugeben oder es selbst vor der Weiterversendung besser zu verpacken (so auch Meyer, S. 54). Denn wie oben erwähnt, hat der Spediteur bei seinen Handlungen immer das Interesse des Versenders zu wahren.

Viel weitergehender und strenger sind jedoch die Pflichten des Spediteurs, wenn er das Gut von einem Frachtführer oder Zwischenspediteur in Empfang nimmt. Denn da nach § 438 HGB. alle Ansprüche des Spediteurs aus dem Frachtvertrage gegen den Frachtführer erloschen sind, nachdem der Spediteur die Fracht und die auf dem Gute lastenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen hat, so wird er die Güter vor der Empfangnahme einer genauen Prüfung unterziehen müssen. Ferner wird er sich aber auch von dem Zustand der Güter überzeugen müssen, da er dem Versender dann für allen Schaden haftet, der durch eine Unterlassung der Prüfung entsteht (§ 408 HGB.).

Die Prüfungspflicht des Spediteurs geht zunächst dahin, daß er sich überzeugt, ob das Gut mit dem im Frachtbrief angegebenen identisch ist. Dies vollzieht sich in der Weise, daß der Spediteur untersucht, ob die Verpackung die äußeren Kennzeichen, z. B. Warenzeichen, Wappen des Kaufmanns, bei mehreren Gütern die Zahlen dieselben sind, wie sie im Frachtbriefe angegeben sind.

Seine Hauptaufgabe besteht aber darin, zu prüfen, ob sich das Gut in einem beschädigten oder mangelhaften Zustande befindet, der äußerlich erkennbar ist (§ 388 HGB.). Diese Untersuchung braucht jedoch nicht nur in einer Besichtigung des Gutes zu bestehen, sondern der Spediteur kann den mangelhaften Zustand der Sache auch durch Geruch, z. B. Fäulnisgeruch bei verdorbenen Gütern oder durch das Gehör, z. B. bei Glassendungen oder durch Nachprüfen des Gewichts feststellen.

Viel umstritten ist die Frage, ob der Spediteur eventuell auch eine Prüfung des Inhalts vorzunehmen verpflichet ist. Man wird wohl entscheiden müssen, daß der Spediteur die Prüfung auch auf das Innere des Stückes auszudehnen habe und zwar dann, wenn er glaubt, daß mit dem Gute auf dem Transport etwas vorgefallen sei; denn diese Untersuchung liegt

im Interesse des Versenders (§ 408 HGB.).[1] Wie weit geht nun seine Prüfungspflicht? Es genügt, wenn er bei der Prüfung die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anwendet. Demnach ist natürlich von dem Spediteur nicht zu verlangen, daß er Mängel an einem Gute erkennt, zu deren Entdeckung eine besondere Sachkunde nötig ist. Es ist dann die Pflicht des Auftraggebers, dem Spediteur mitzuteilen, daß er auf besondere Eigenschaften des Gutes, die nur für einen Sachverständigen äußerlich erkennbar sind, achten soll (Senckpiehl, § 106).

Zeigt nun das Gut bei der Ankunft beim Spediteur äußerlich erkennbare Mängel oder Beschädigungen, so hat dieser die gleichen Pflichten wie der Kommissionär (§ 388 HGB. in Verbindung mit § 407 HGB.):

1. Er hat seinen Auftraggeber unverzüglich zu benachrichtigen.
2. Er hat für den Beweis des Zustandes des Gutes zu sorgen.
3. Er hat die Rechte gegen den Frachtführer oder Schiffer zu wahren.

1. Der Spediteur hat den Versender bei Wahrnehmung vorhandener Schäden oder Mängel unverzüglich, d. h. ohne schuldhafte Säumnis, zu benachrichtigen. Die Weisungen des Versenders hat er zu befolgen; treffen diese aber zu spät ein oder glaubt er, daß infolge der Abwartung der Weisungen der Zustand des Gutes sich verschlechtert, so hat er unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns Abhilfe zu schaffen (§ 388 HGB.). Ob sich der Spediteur dadurch, daß er dabei den Absichten des Versenders nicht entspricht, schadensersatzpflichtig macht, ist bestritten (Staub verneint dies richtigerweise, S. 1766; anders Burchard, S. 269).

2. Der Spediteur hat, bevor er das Gut annimmt, für den Beweis des schadhaften Zustandes der Sache Sorge zu tragen.

[1]) Andrer Meinung: Wengler, S. 76, und Senckpiehl, § 106.

An und für sich würde es genügen, wenn er den Schaden unter Zuziehung eines Zeugen z. B. eines Angestellten feststellt; dies wird aber nicht im Interesse seines Auftraggebers liegen, da der Spediteur zu einer genauen Schätzung des Schadens regelmäßig nicht imstande sein wird. Er wird deshalb besser daran tun, den Zustand der Güter amtlich feststellen zu lassen, sei es gerichtlich oder außergerichtlich. Meistens wird er die gerichtliche der außergerichtlichen Feststellung vorziehen. Die außergerichtliche Feststellung erfolgt durch amtlich bestellte Sachverständige. Ihr Gutachten, welches sie der Partei gegenüber unmittelbar abgeben, hat jedoch nur die Bedeutung eines Privatgutachtens, während bei Vornahme der gerichtlichen Feststellung auf den in dieser Weise erhobenen Beweis bei Eintritt eines späteren Prozesses Bezug genommen werden kann, wie wenn der Beweis erst während des Rechtsstreites aufgenommen worden wäre. — § 488, 1 ZPO. sagt: Die Beweisaufnahme kann beantragt werden, wenn der Zustand eines Gutes festzustellen ist, für dessen Beweis ein Spediteur verpflichtet ist. Der Antrag richtet sich an das zuständige Amtsgericht (ZPO., § 486, Abs. 2 u. 3). Zuständig ist das Amtsgericht des Ortes, in welchem sich die zu vernehmenden Personen oder das in Augenschein zu nehmende Gut befinden. Im Antrag ist nach § 487 ZPO. anzugeben: die Bezeichnung des Gegners, also des Frachtführers, die wahrgenommenen und behaupteten Mängel, die Bezeichnung der Beweismittel unter Benennung der zu vernehmenden Zeugen und Sachverständigen und der Grund der Beweisaufnahme, nämlich das Rechtsverhältnis zwischen dem Spediteur und dem Frachtführer mit Bezugnahme auf § 388 HGB.

In der Sorge für die Beweismittel besteht vor allem die Wahrung der Rechte des Versenders gegenüber dem Frachtführer, zu welcher der Spediteur nach § 388, 1 HGB. verpflichtet ist. Dies geschieht aber nicht nur, wie Staub (S. 1765) sagt, durch Verwahrungen und Vorbehalte, sondern der Spediteur

muß alles tun, um den Gesetzen gemäß die Rechte zu sichern, zu erhalten und zu verwirklichen. Er ist somit als legitimiert zu erachten, das Interesse des Versenders einzuklagen (Meyer, S. 59). Denn der Spediteur ist natürlich berechtigt, dem Frachtführer, der nach § 429 HGB. schadensersatzpflichtig ist, Abzüge zu machen, wenn die Höhe des Schadens feststeht, oder die Fracht überhaupt nicht zu bezahlen.

Die Wirkungen von Annahme und Zahlung treten auch dann ein, wenn der Spediteur die Güter unter einseitigem Vorbehalt seiner Rechte annimmt. Der einseitige Vorbehalt nützt nichts, da an Zahlung und Annahme die Folge des Verlustes der Ansprüche geknüpft ist (Lehmann-Ring, S. 351). Der Spediteur kann aber mit dem Frachtführer dahin übereinkommen, daß die gesetzlichen Folgen nicht oder nicht voll eintreten sollen (ROHG. Bd. 1, S. 181), daß also seine Ansprüche gegen den Frachtführer trotz Annahme nicht erlöschen sollen.

Entdeckt der Spediteur erst nach der Empfangnahme Beschädigungen oder Mängel an dem Gute, so kommen die Vorschriften des § 438, 3 HGB. zur Anwendung. Darnach kann nämlich der Frachtführer auch nach der Annahme des Gutes und der Bezahlung noch in Anspruch genommen werden, wenn der Mangel in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer und der Ablieferung entstanden ist, und die Feststellung des Mangels durch amtlich bestellte Sachverständige unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme beantragt worden ist. Wenn der Spediteur jedoch unverzüglich nach der Entdeckung und binnen einer Woche dem Frachtführer Anzeige erstattet, so genügt es, wenn die Zustandsfeststellung unverzüglich nach dem Zeitpunkte beantragt wird, bis zu welchem der Eingang einer Antwort des Frachtführers unter regelmäßigen Umständen erwartet werden darf. Und diese Erleichterung, welche der § 438, 3 HGB. schafft, wird sich wohl stets empfehlen.

Eine Besonderheit enthält das Seerecht (§ 609 HGB). Bei der Abnahme des Gutes von einem Seeschiffer nämlich ist stets eine Besichtigung durch die zuständige Behörde oder durch die zu dem Zwecke amtlich bestellten Sachverständigen notwendig. Denn alle Ansprüche wegen Beschädigung oder teilweisen Verlust gegen den Verfrachter erlöschen, wenn das Gut nicht spätestens am zweiten Werktage nach dem Tage der Annahme auf Zustand und Menge geprüft ist. Es macht hier keinen Unterschied, ob die Beschädigung äußerlich erkennbar war oder nicht. Zu diesem Verfahren ist der Verfrachter hinzuzuziehen, sofern es die Umstände gestatten (§ 608, 2 HGB.).

Verletzt der Spediteur bei der Empfangnahme des Gutes die ihm obliegenden Pflichten, so ist er dem Versender zum Schadensersatz verpflichtet. Hat er also nach § 438 HGB., wie oben erwähnt, seine Ansprüche gegen den Frachtführer verloren, so hat er die Schadensersatzpflicht des Frachtführers zu übernehmen und dem Versender den Betrag zu ersetzen, den sonst der Frachtführer zu zahlen gehabt hätte.

Der Umfang der Schadensersatzpflicht richtet sich nach dem Grunde der Entstehung des Schadens. Ist der Schaden durch verspätete Lieferung entstanden, so greifen die Bestimmungen der §§ 249 und 252 BGB. Platz. Der Spediteur hat dann den positiven Verlust und den entgangenen Gewinn zu ersetzen. Ist jedoch für gänzlichen oder teilweisen Verlust Ersatz zu leisten, so ist der gemeine Handelswert und, in dessen Ermangelung, der Wert zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung in dem Zeitpunkt hatte, in welchem die Ablieferung zu bewirken war; hierbei kommt in Abzug, was infolge des Verlustes an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht erspart ist (§ 430, Abs. 1 HGB.). Bei einer Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerte des Gutes in beschädigtem Zustande und dem gemeinen Handelswerte oder dem gemeinen Werte zu ersetzen (§ 430, Abs. 2 HGB.). Hat jedoch der Frachtführer den

Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt, so tritt die Bestimmung des § 430, Abs. 3 HGB. ein.

Besonders ist im Gesetz noch der Fall vorgesehen, daß das Gut dem Verderben ausgesetzt ist oder daß später Veränderungen an dem Gute eintreten, die dessen Entwertung befürchten lassen (§ 388, Abs. 2 HGB.). In diesem Falle kann der Spediteur den Verkauf des Gutes bewirken, vorausgesetzt, daß keine Zeit vorhanden ist, eine Verfügung des Versenders einzuholen, d. h. aber, daß entweder eine Abwartung der Weisungen den Verderb des Gutes zur Folge haben würde oder daß auf eine Benachrichtigung des Spediteurs hin der Versender in der Erteilung der Verfügung säumig ist. Der Grund der Säumnis ist dabei gleichgültig. Unter „Veränderungen" im Sinne des Gesetzes sind aber solche zu verstehen, die eine Entwertung des Gutes zur Folge haben. Das Verkaufsrecht besteht nicht bei geringfügigen Entwertungen.

Das Gesetz sagt: er kann verkaufen (§ 388, Abs. 2 HGB.); verpflichtet zum Verkauf ist er also nach dieser Gesetzesstelle nicht. Ebensowenig kann eine Verpflichtung zum Verkauf aus § 408 HGB. gefolgert werden. Die durch diese Bestimmung dem Spediteur auferlegte Pflicht zur Wahrnehmung der Interessen bezieht sich doch nur auf solche Handlungen, die mit der Versendung in Zusammhang stehen, wie dies auch besonders durch das „hierbei" in § 408, Satz 2 ausgedrückt ist. Zu diesen Handlungen gehört aber nicht der Verkauf des Gutes (Burchard, S. 227; Meyer, S. 67).

Der Verkauf hat nach den Vorschriften des § 373 HGB. zu erfolgen (§ 388, Abs. 2 HGB.). Die Zeit bestimmt sich insbesondere nach der Nähe der Gefahr. Den Ort zum Verkauf hat der Spediteur nach gutem Glauben auszuwählen; im Zweifel wird dort der Verkaufsort sein, wo sich das Gut befindet. Der Verkauf geschieht in Form der öffentlichen Versteigerung; hat das Gut einen Börsen- oder Marktpreis, so ist auch freihändiger

Verkauf durch eine zur öffentlichen Versteigerung befugte Person zum laufenden Preise zulässig. Der Spediteur hat den Versender von Ort und Zeit des Verkaufs zu benachrichtigen. Diese Pflicht fällt fort, wenn die Benachrichtigung untunlich ist. Wohl aber besteht für ihn die Pflicht, dem Versender vom vollzogenen Verkauf Mitteilung zu machen.

§ 7.

Die Aufbewahrung des Speditionsgutes.

Der Spediteur hat die Pflicht, das Gut solange aufzubewahren, bis er es an den Frachtführer übergibt. Er ist gemäß § 407, Abs. 1, in Verbindung mit § 390 HGB. für den Verlust und die Beschädigung des in seiner Verwahrung befindlichen Gutes verantwortlich, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden können. – Die Aufbewahrung, welche dem Spediteur als solchem obliegt, ist nicht Gegenstand eines besonderen Vertrags, sondern sie ist eine Folge des Speditionsvertrags.[1] Nicht ist daher in den Bestimmungen über die Aufbewahrungspflichten des Spediteurs ein Verwahrungsvertrag zu sehen, sondern die Bestimmungen des § 390 wollen nur den Umfang der aus dem Speditionsvertrage entstehenden Schadenverhütungs- und Aufbewahrungspflicht regeln, wenn das Speditionsgut im unmittelbaren Besitze des Spediteurs ist. Die im § 390 HGB. geregelte Verantwortlichkeit greift daher nicht Platz, wenn dem Spediteur die Güter in Erwartung des Zustandekommens eines noch nicht abgeschlossenen Speditionsvertrags zugesendet worden sind oder wenn der Speditionsvertrag sich erledigt hat (vergl. Makower,

[1]) Ebenso Staub (S. 1802): „Werden solche Dienstleistungen ausdrücklich oder stillschweigend im Zusammenhange mit der Güterversendung übernommen, so sind sie Bestandteile des Speditionsvertrags." (Vergl. Burchard, S. 230.)

S. 1380). Nicht beizustimmen ist deshalb der Meinung Wenglers (S. 79), der in dem Rechtsverhältnis des Spediteurs hier einen Verwahrungsvertrag erblickt.

Dies würde mit den Bestimmungen des Gesetzes in Widerspruch stehen. Denn während der Depositar für dolus und culpa lata haftet, hat der Spediteur nach § 390 HGB. für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen. Was die Ausführung der Aufbewahrungspflicht des Spediteurs anlangt, so genügt es nicht nur, daß die aufzubewahrende Sache so gelagert und so behandelt wird, wie Sachen gleicher Art von einem ordentlichen Kaufmann behandelt zu werden pflegen, sondern der Spediteur muß ständig seine Beobachtung darauf richten, ob die Sache einem Verlust oder einer Verminderung ausgesetzt ist und welche Umstände etwa vorliegen, die eine solche schädliche Einwirkung ausüben können, und muß darnach dann die geeigneten Maßregeln zur Abwendung treffen (ebenso Burchard S. 233).

Welche sind nun die Maßnahmen, die der Spediteur treffen muß, um die in seiner Bewahrung befindlichen Güter vor Verlust oder Beschädigung zu schützen? Er hat zunächst dafür zu sorgen, daß die Güter in einem geeigneten Lagerraum untergebracht werden. Wie dieser beschaffen sein muß, richtet sich nach der Art der Güter. Bei vielen Gütern wird es genügen, wenn sie auf einem abgesperrten Lagerplatz untergebracht sind, während er andere wieder in eingedeckten und verschließbaren Lagerräumen aufbewahren muß. Bei einem solchen Lagerraum hat er darauf zu achten, daß er nicht feuergefährlich ist, daß die Güter vor Nässe geschützt sind, daß der Lagerraum diebessicher und frei von Ungeziefer ist. Tritt trotz aller Vorsichtsmaßregeln und aller Sorgfalt, z. B. durch eine Feuersbrunst, die Vernichtung des Gutes ein, so ist der Spediteur so lange nicht verantwortlich zu machen, als nicht Momente hervortreten, welche ein Verschulden anzeigen (vergl. Burchard, S. 240).

Viel umstritten ist die Frage, wie weit die Haftung des Spediteurs geht, wenn die Güter zur Aufbewahrung einem Dritten übergeben werden. Bringt der Spediteur die Güter nur in den Räumen eines Dritten unter, ohne ihm die Aufbewahrung der Güter zu übertragen, so bleibt er der Verwahrer und die Haftung bleibt dann die gleiche, wie wenn er die Güter in eignen Räumen aufbewahrt hätte. Burchards Ansicht geht dahin, daß der Spediteur, wenn er die Aufbewahrung einem Dritten übergeben hätte, nur für culpa in eligendo haften solle (Senckpiehl, S. 151). Diese Behauptung kann man aber nicht durch die Vorschrift des § 664 BGB. begründen, denn, wie dargelegt, hat man den Speditionsvertrag als einen Dienstvertrag anzusehen; unter den Vorschriften über den Auftrag aber, welche nach § 675 BGB. auf einen Dienstvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstande hat, Anwendung finden sollen, fehlt der § 664. Es kommt also § 664 BGB. nicht zur Anwendung, welcher dem Beauftragten ein Substitutionsrecht gibt; ebensowenig ist § 694 BGB. anwendbar, da nach obigen Erörterungen in der Aufbewahrung durch den Spediteur nicht ein Verwahrungsvertrag zu sehen ist. Wenn also der Spediteur die Güter einem Dritten zur Aufbewahrung übergeben hat, so haftet er, trotzdem daß er bei der Auswahl des Dritten die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewendet hat, für Verlust oder Beschädigung der Sache wie für eigenes Verschulden (§ 278 BGB.).

Macht der Versender den Spediteur für den während der Aufbewahrungszeit eingetretenen Verlust oder Beschädigung des Gutes verantwortlich, so hat der Spediteur zu beweisen, daß er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewendet habe. Der Versender hat dann zunächst die Tatsache des Verlustes oder der Beschädigung zu beweisen, sowie, daß er die Güter dem Spediteur in unbeschädigtem Zustande übergeben hat. Es ist zu unterscheiden, ob die Ursache bestimmt ist oder nicht. Im ersteren Falle hat der Spediteur nur zu beweisen, daß diese

bestimmte schädliche Einwirkung oder ihre nachteiligen Folgen durch gehörige Sorgfalt seitens seiner Person oder seiner Angestellten nicht abzuwenden war; im andern Falle hat er auch die Ursache darzutun. – Ist z. B. das Gut trotz angewendeter Sorgfalt gestohlen worden, so muß der Spediteur die Tatsache, daß ein Diebstahl vorliegt, beweisen; eine bloße in Ermanglung andrer Ursachen aufgestellte Vermutung reicht zu seiner Entlastung nicht aus (Burchard, S. 242).

§ 8.

Die Versicherung des Speditionsgutes.

Ebenso wie der Kommissionär ist der Spediteur unter Umständen verpflichtet, das Speditionsgut zu versichern (§ 390, Abs. 2 HGB.). Diese Pflicht liegt aber dem Spediteur nur dann ob, wenn er vom Versender die Weisung dazu erhalten hat. Zutreffend sagt Düringer-Hachenburg (S. 389): „Der Schwerpunkt ruht auf dem Wörtchen „nur“. Der Gesetzgeber will als Norm aufstellen, daß der Spediteur zur Versicherung nur auf Weisung des Versenders verpflichtet ist, und zwar auch in denjenigen Fällen, in welchen an und für sich die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns die Versicherung verlangt hätte.“

Es herrschen nun verschiedene Ansichten darüber:

1. Ob der Versicherungauftrag ein besonderer Auftrag neben dem Speditionsvertrag ist.
2. Ob der Auftrag zu versichern ausdrücklich erteilt werden muß, oder ob es genügt, wenn dies stillschweigend geschieht.

Burchards Meinung zur Beantwortung der ersten Frage geht dahin, daß der Auftrag zu versichern als besonderer Auftrag neben dem Speditionsvertrag anzusehen sei. Dies führt ihn dann zu der Annahme, daß es dem Spediteur freistehen müßte, wenigstens dann, wenn der Auftrag nicht nach dem Willen des Auftraggebers als einheitlich anzusehen ist, trotz

Annahme des Speditionsauftrags den Versicherungsauftrag, besonders dann, wenn letzterer nachträglich erteilt ist, abzulehnen. Wie Burchard zu dieser Ansicht kommt, wird man leicht verstehen, wenn man den § 390, Abs. 2 HGB. in der alten Fassung des Art. 367a HGB. betrachtet: „Der Kommissionär ist wegen Unterlassung der Versicherung des Gutes nur verantwortlich, wenn er von dem Kommittenten den Auftrag zur Versicherung erhalten hat." Durch die jetzige Fassung des § 390 HGB. ist jedoch die Ansicht Burchards unhaltbar geworden. In dem Versicherungsauftrag ist kein besonderer Auftrag zu sehen, sondern eine Weisung des Versenders, die der Spediteur nach § 408, Abs. 1 HGB. zu befolgen hat (ebenso Staub, S. 1768). Muß nun diese Anweisung ausdrücklich erteilt werden oder genügt es, wenn dies stillschweigend geschieht. Zutreffend ist die Meinung Staubs (§ 390, Anm. 7), welcher sagt, die Anweisung brauche nicht gerade ausdrücklich erteilt zu sein. Vielmehr greifen die §§ 133 und 157 BGB. in vollem Umfange Platz. Auch die stillschweigende Anweisung genügt daher; insbesondere wird, wenn in ähnlichen Fällen die Versicherung von dem Versender stets gewünscht war, die Versicherung als gewollt anzunehmen sein.[1] Jedoch ist wohl die Ansicht Staubs (Bd. II, S. 1442), daß die Verpflichtung zur Versicherung in Ermangelung einer Weisung auf Handelsgebrauch beruhen könne, zurückzuweisen. Denn eine solche Handelsübung würde, wie auch Düringer-Hachenburg sagt, mit dem Gesetz in Widerspruch stehen.

Es ist nun zu untersuchen, welche Pflichten sich für den Spediteur aus dem Versicherungsauftrag ergeben. Grundlegend bei dieser Betrachtung ist die Verpflichtung des Spediteurs, die Versicherung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns zu

[1] Ebenso Makower, S. 1382, Düringer-Hachenburg, S. 389, Goldmann, Bd. 3, S. 1677.

besorgen. Es lassen sich jedoch im einzelnen folgende Regeln aufstellen:

1. Der Abschluß des Versicherungsvertrags hat unverzüglich zu erfolgen, da der Spediteur, wenn das Gut infolge seiner Säumigkeit unversichert blieb, sich beim Untergange des Gutes schadensersatzpflichtig macht. Er bedarf jedoch zu jeder Versicherung der Mitwirkung des Versenders; dieser hat ihm den Versicherungswert mitzuteilen. Vor Eingang dieser Mitteilung kann niemals eine schuldhafte Verzögerung des Spediteurs vorliegen (Senckpiehl, S. 205).

2. Der Spediteur hat einen zuverlässigen Versicherer auszuwählen. Unter einem zuverlässigen Versicherer ist hier zu verstehen ein nach der öffentlichen Meinung kreditwürdiger Versicherer. Der Spediteur haftet hierbei nach den allgemeinen Grundsätzen für culpa in eligendo. Senckpiehl sagt sehr richtig: „Inländische Versicherer verdienen den Vorzug, da ihre Kreditwürdigkeit besser beurteilt werden kann und eine etwaige Schadensregulierung leichter durchzusetzen ist.“ Jedoch ist von vornherein noch nicht culpos, daß er bei einer ausländischen Gesellschaft versichert hat (ROHG. Bd. XXV, S. 73).

3. Hinsichtlich des Inhalts des Versicherungsvertrags gilt die Bestimmung, daß der Spediteur das Eigentumsinteresse zu versichern hat, wenn nicht vom Versender der ausdrückliche Auftrag, weitere Interessen als das Eigentumsinteresse zu versichern, erteilt worden ist (RGE., Bd. XIII, S. 100). Eigentumsinteresse ist aber, nach einer Definition des Reichsgerichts, das Interesse, welches der Eigentümer an der Erhaltung des Gutes hat. „Dieses Interesse besteht in dem Wert der Güter in unbeschädigtem Zustande, beziehentlich ist diesem Werte gleich, so daß also, wenn die Güter untergehen, dem Versender ein Schaden erwächst in Höhe dieses Wertes; wenn sie beschädigt werden, der Schaden besteht in der Differenz zwischen den Werten der beschädigten und unbeschädigten Güter.“ Für das Eigentumsinteresse ist es dabei gleichgültig, ob der Versicherte

Eigentümer ist oder nicht. Im Gegensatz zu diesem Interesse steht das Interesse, welches eine Person am Bestehen der Gefahr deswegen hat, weil sie, wenn das Gut die Gefahr nicht oder nicht unbeschädigt besteht, einen sonstigen Schaden (mit Einschluß des entgangenen Gewinns) erleidet, sei es, daß das Bestehen der Gefahr Voraussetzung der Entstehung oder Realisierung einer Forderung oder der Sicherung einer Forderung ist.

4. Gegen welche Gefahren nun der Spediteur das Gut zu versichern verpflichtet ist, richtet sich nach den Weisungen, die er von dem Versender erhält. Ist die Weisung nur ganz allgemein erteilt, so hat er die Versicherung gegen alle möglichen Gefahren zu nehmen, welche das Gut auf dem Transporte treffen können. — Die Versicherungsdauer wird regelmäßig mit der Dauer des Transportes zusammenfallen, d. h. sie nimmt ihren Anfang mit dem Augenblicke, wo der Spediteur den Transport beginnen läßt, indem er das Gut auf ein Fahrzeug zum Zwecke der Beförderung schafft, z. B. auf einen Rollwagen (Senckpiehl, § 153), und endigt mit der Ablieferung des Gutes an den Empfänger. Sehr richtig führt Burchard weiter aus: „Die Frage, ob solche Versicherung sich auch auf den Zeitraum zu erstrecken hat, während dessen die Ware etwa wegen Verweigerung der Annahme am Destinationsplatze lagert bis zur Verfügung über dieselbe durch den Auftraggeber oder einen etwa vorzunehmenden Verkauf, dürfte zu verneinen sein. Denn da die Annahme durch den Destinatär die Regel bildet, so darf der Spediteur bei Abschluß der Versicherung davon ausgehen, daß der Transport in regelmäßiger Weise seinen Abschluß findet. Vielmehr wird es dann dem Versender im Falle einer Annahmeverweigerung, von der ihm der Spediteur nach § 384 HGB. Anzeige zu machen hat, überlassen sein, ob er eine weitere Versicherung vornehmen will oder nicht."

Die Versicherung wird also, wie oben gesagt, gegen alle Gefahren genommen, welche das Gut auf dem Transporte treffen können. Besonderheiten herrschen jedoch bei der Ver-

sicherung gegen Seegefahr, da hier die Versicherungsgesellschaften nach den bei ihnen allgemeinen Versicherungsbedingungen bei gewissen Gütern nur in beschränkter Weise Versicherung übernehmen, weil diese Güter von der Art sind, daß sie nicht allein durch Seeunfälle, sondern auch schon durch die Seereise als solche bei gewöhnlichem Verlaufe derselben leicht Beschädigungen erleiden (Goldmann, Bd. 3, S. 1677). Es fragt sich nun, ob der Spediteur auch unter solchen Klauseln den Versicherungsvertrag abschließen darf. Was die Klausel „frei von 3 % Beschädigung“ anbetrifft, so ist diese Frage zu bejahen, da auch ohne sie der Versicherer nur einen Schaden zu ersetzen braucht, der nicht 3 % des Versicherungswertes übersteigt (§ 845 HGB.). Was jedoch die Klauseln „frei von Kriegsmolest“ (§ 848 HGB.), oder „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“ (§ 851 HGB.) anlangt, so sagt darüber Burchard (S. 275): „Anders liegt hier die Sache, denn durch diese Klauseln kann in vielen Fällen der Anspruch des Auftraggebers auf Schadloshaltung mittels der abzuschließenden Versicherung ganz illusorisch werden, wenn nämlich die eingetretene Beschädigung zu einer völligen Entwertung führt. Hier kann man verständigerweise nicht annehmen, daß der Kommittent, welcher eine derartige Klausel nicht gekannt hat, beziehentlich über dessen Kenntnis solcher Klausel der Spediteur nichts weiß, eine solche Versicherung gewollt hat. Wenn gleichwohl durch Platzgebrauch sich die Versicherung solcher Ware unter den angegebenen Klauseln als üblich herausgebildet hat, so liegt es bei einem uneingeschränkten Versicherungsauftrage näher, anzunehmen, daß der Kommittent etwas anderes will, als was nach dem am Domizil des Spediteurs bestehenden Platzgebrauch üblich ist, als anzunehmen, daß er sich dem ihm vielleicht ganz unbekannten Platzgebrauch unterwerfen will.“

Da der Spediteur den Versicherungsvertrag im eignen Namen abschließt, hat er auch die Pflichten aus dem Vertrage dem Versicherer gegenüber zu erfüllen. Er hat insbesondere

die Prämie zu bezahlen, sowie dem Versicherer die gesetzlichen oder vertragsmäßigen Anzeigen zu machen.

Ist die Versicherung nach den Weisungen des Versenders ganz oder teilweise unmöglich, so hat der Spediteur, wenn Zeit vorhanden ist, dem Versender Nachricht zu geben und dessen Weisungen abzuwarten, andernfalls, wenn eine Benachrichtigung oder ein Abwarten der Weisungen mit Schaden für das Gut verbunden ist, die Versicherung nach bestem Ermessen vorzunehmen. Wird das Gut nach der Versicherung beschädigt, so hat der Spediteur zunächst dem Versicherer Anzeige zu erstatten. Er kann die Regulierung des Schadens mit dem Versicherer zwar selbst vornehmen, dann hat er aber alles, was er aus dem Versicherungsvertrage von dem Versicherer erhält, dem Versender herauszugeben; es genügt indessen, wenn er dem Versender alle seine Ansprüche aus dem Versicherungsvertrage abtritt (Senckpiehl, § 157).

Es erübrigt sich noch, zwei Fälle zu berühren, welche in der Literatur eine verschiedene Beurteilung erfahren haben, nämlich:

1. Darf der Spediteur selbst als Versicherer die Versicherung übernehmen? Burchard (S. 277) nimmt an, der Spediteur gälte im Zweifel nicht als berechtigt, bei einem ihm erteilten Versicherungsauftrag selbst als Versicherer einzutreten; es ist aber nicht einzusehen, warum ihm jene Berechtigung nicht zustehen soll, wenn er die erforderliche Sicherheit bietet (so auch Düringer-Hachenburg, S. 389).

2. Kann der Spediteur, falls er ohne Anweisung des Versenders versichert hat, Ersatz für seine Aufwendungen verlangen? Nach der jetzt herrschenden Ansicht kann er Ersatz verlangen (Düringer-Hachenburg, S. 390; Staub, S. 1769). Voraussetzung ist natürlich, daß die Versicherung das Interesse des Versenders deckt. Versichert der Spediteur nur sein eigenes Interesse, z. B. seine Haftpflicht, so kann er niemals Ersatz seiner Auslagen verlangen, ebenso nicht, wenn die Versicherung unter-

sagt war oder nicht geeignet ist, dem Versender bei Eintritt eines Schadensfalles Rechte auf eine Versicherungssumme zu verschaffen.

§ 9.

Die Versendung des Speditionsgutes.

Nachdem ich im Vorhergehenden dargestellt habe, welche Pflichten dem Spediteur aus der Empfangnahme und der Aufbewahrung, sowie bei der Versicherung des Gutes erwachsen, erübrigt es sich noch, von den Pflichten des Spediteurs zu sprechen, welche er in Ausübung seiner Haupttätigkeit, nämlich der Besorgung der Güterversendung, zu erfüllen hat. Diese Tätigkeit besteht in der Vornahme derjenigen Handlungen, welche zur Beförderung der Waren an den Empfänger erforderlich sind, also besonders in dem Abschluß eines Vertrags mit dem Frachtführer oder Verfrachter und in der Übergabe des Gutes an denselben. Bei allen seinen Handlungen liegt ihm zunächst die Pflicht ob, die Weisungen des Versenders zu befolgen (§ 408 HGB.). Er ist nicht verpflichtet, die ihm erteilten Weisungen einer Kritik zu unterziehen; er hat sie auszuführen, auch wenn sie ihm unzweckmäßig erscheinen (ROHG. Bd. VI, S. 312). Ist eine Weisung unausführbar, so ist er verpflichtet, den Versender zu benachrichtigen und andere Weisungen einzuholen.

Weicht der Spediteur unberechtigterweise von den Weisungen des Versenders ab, so hat er den daraus etwa entstehenden Schaden zu ersetzen. Es ist ihm nur in dem Falle gestattet, von der Weisung abzuweichen, wenn das Abwarten einer anderen Weisung mit Gefahr für das Gut verbunden wäre.

Wo und wann der Spediteur die Versendung zu besorgen hat, richtet sich nach dem Inhalt des Speditionsvertrags. Der Leistungsort kann ausdrücklich im Vertrage bestimmt sein. Er ergibt sich aber auch mangels einer Vereinbarung aus der Natur des Speditionsvertrags (Senckpiehl, S. 138). Die Be-

sorgung hat da zu erfolgen, wo das Gut dem Spediteur ausgehändigt und dem Frachtführer zur Versendung zu übergeben ist. — Ist eine bestimmte Zeit, zu der sich der Spediteur der Versendung des Gutes zu unterziehen hat, nicht angegeben, so hat er die Versendung sofort vorzunehmen, soweit es der regelmäßige Geschäftsgang zuläßt.

Ferner hat der Spediteur, vorausgesetzt, daß er keine Weisungen vom Versender erhalten hat, für ein geeignetes Transportmittel zu sorgen und die Reiseroute auszuwählen, die das Gut einzuschlagen hat. Senckpiehl (§ 73) sagt: „Die Frage, welche von mehreren Transportmöglichkeiten am meisten dem Interesse des Versenders entspricht, ist in der Hauptsache eine wirtschaftliche Frage. Die für die Beurteilung einer Transportmöglichkeit in Betracht kommenden Gesichtspunkte sind: Billigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit.“ Dabei ist die Art der Ware in Betracht zu ziehen und nach dieser zu urteilen, ob z. B. der See- oder Landweg zu wählen ist, ferner, ob er das Gut mit Eilfracht oder gewöhnlicher Fracht versenden muß. Was die Wahl der Reiseroute anlangt, so wird er für gewöhnlich der kürzesten den Vorzug geben. Hierbei genügt es aber nicht, wenn er auf der Landkarte einfach den kürzesten Weg aufsucht, denn oft kommt das Gut auf dem längeren Wege infolge guten Anschlusses schneller ans Ziel.

Besonders hebt das Gesetz bei der Besorgung der Versendung die Sorgfalt bei der Wahl des Frachtführers und Verfrachters hervor (§ 408, Abs. 1 HGB.). Der Spediteur hat einen Frachtführer auszuwählen, der ihm als zuverlässig und leistungsfähig erscheint. Läßt er das Gut auf der Eisenbahn transportieren, so kommt meistens nur ein Eisenbahnunternehmen in Betracht. Wählt er den Wasserweg, so konkurrieren zwar häufig mehrere Unternehmer, diese genießen dann aber gewöhnlich einen so guten Ruf, einzelne sogar einen Weltruf, daß der Spediteur an ihrer Zuverlässigkeit nicht zu zweifeln braucht. Größere Vorsicht aber hat der Spediteur anzuwenden,

wenn er die Wahl hat unter mehreren Frachtführern, die alle ihr Gewerbe nur in kleinem Umfange betreiben. Dann hat er sich am Orte zu erkundigen, welcher Frachtführer den besten Ruf genießt. Er hat sich ferner zu überzeugen, ob dieser Frachtführer in seinem Fache erfahren und fähig ist, Schadensersatz zu leisten, wenn er im Schadensfalle in Anspruch genommen wird. Nicht kann man wohl den in manchen Gegenden herrschenden Handelsgebrauch als einen Beweis für die Zuverlässigkeit des Frachtführers ansehen, daß dieser schon dreimal Gütertransporte zur Zufriedenheit ausgeführt hat (Wengler, S. 95). Entscheidend für die Wahl ist wohl, wie oben gesagt, der Ruf, den der Frachtführer am Orte allgemein genießt. — Nimmt der Spediteur die Wahl des Frachtführers nicht selbst vor, sondern überträgt er — wie dies besonders vielfach an großen Handelsplätzen geschieht — einem Frachtmäkler, die Wahl des Frachtführers für ihn zu treffen, so haftet er für dessen Verschulden wie für eigenes (§ 278 BGB.), nicht aber nur für culpa in eligendo. Dies geht aus der Natur des Speditionsvertrags hervor, der, wie im § 4 dieser Abhandlung dargestellt ist, als Dienstvertrag anzusehen ist. Da hiernach aber die Dienste in Person zu leisten sind, so haftet der Spediteur für ein Verschulden des Gütermäklers, dessen er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, wie für eigenes.

Bei längeren Transporten, welche teils auf dem Landwege, teils auf dem Wasserwege ausgeführt werden, ferner z. B. bei Güterversendungen in andere Länder, die sich infolge der Zollregulierungen schwieriger gestalten, wird sich der Spediteur eines Zwischenspediteurs bedienen, d. h. einer Person, die das Gut von dem ersten Frachtführer übernimmt und die Weiterversendung besorgt. Er adressiert also dann das Gut an den Zwischenspediteur und beauftragt ihn, die Weiterbeförderung zu übernehmen. Was das Rechtsverhältnis zwischen dem Spediteur und dem Zwischenspediteur anlangt, so nimmt der Spediteur durch Abschluß des Speditionsvertrags die Stellung

des Versenders, der Zwischenspediteur die Stellung des Spediteurs ein. Der Spediteur (jetzt Versender) haftet dann seinem Auftraggeber nicht für ein Verschulden des Zwischenspediteurs (jetzt Spediteur) nach § 278 BGB., sondern nur dafür, daß er bei der Auswahl des Zwischenspediteurs die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewendet hat (§ 408, Abs. 1, HGB.). — Es ist aber Pflicht des Spediteurs zu prüfen, ob die Bestellung eines Zwischenspediteurs erforderlich ist. Dies ist aber z. B. der Fall, wenn der Transport möglichst beschleunigt werden soll und die Güter durch den Eintritt eines Zwischenspediteurs schneller an den Empfänger gelangen. — Hat der Spediteur sich jedoch zu Unrecht eines Zwischenspediteurs bedient, so ist er für ein Verschulden des Zwischenspediteurs haftbar. Düringer-Hachenburg (Bd. III, S. 458): „Die Zuziehung geschieht in solchem Falle auf Gefahr des Spediteurs."

Zu unterscheiden vom Zwischenspediteur ist der Unterspediteur, dessen sich der Spediteur zur Ausführung des ihm erteilten Speditionsauftrags bedient. Der Unterspediteur ist Erfüllungsgehilfe. Hier haftet der Spediteur nach § 278 BGB. (RGE., Bd. X, S. 166).

Schließt der Spediteur den Frachtvertrag mit dem Frachtführer ab — es gelten dabei die allgemeinen Regeln über den Vertragsschluß —, so hat er dabei stets das Interesse des Versenders zu beachten. Er darf besonders nicht auf Vertragsbedingungen eingehen, welche für den Versender ungünstig sind. Was die Frage betrifft, ob der Spediteur den Frachtvertrag auch unter den Klauseln schließen darf, welche die Haftung des Frachtführers einschränken, so ist zu bemerken, daß es zunächst natürlich die Pflicht des Spediteurs ist, einen Frachtführer auszuwählen, der ohne diese Klauseln den Transport übernimmt. Findet er dagegen keinen derartigen Frachtführer oder würde die Fracht ohne diese Klauseln ungewöhnlich hoch sein, so wird es wohl im Interesse des Versenders gehandelt sein, wenn der Spediteur unter obigen Voraussetzungen

den Frachtvertrag unter den Klauseln abschließt, die bei einem Frachtvertrag dieser Art üblich sind. Der Spediteur hat aber jedenfalls dann immer zu beweisen, daß die oben angeführten Bedingungen vorlagen.

Die Verladung des Gutes wird meistens durch den Frachtführer geschehen. Wird aber das Gut, wie dies z. B. häufig bei Eisenbahntransporten der Fall ist, durch den Spediteur selbst verladen, so hat dieser dafür zu sorgen, daß die Verladung sachgemäß geschieht, da er für den etwaigen Schaden haftet, den das Gut infolge der schlechten Verladung erleidet. — Zur Besorgung des Transportes gehört auch die Ausstellung des Frachtbriefes. Diesen kann der Frachtführer von dem Absender (d. i. der Spediteur) verlangen (§ 426, Abs. 1 HGB.). Der Frachtbrief muß den Vorschriften des § 426, Abs. 2 HGB., entsprechen. Bei der Ausstellung hat der Spediteur die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anzuwenden. Dasselbe gilt auch für alle übrigen zum Transport erforderlichen Urkunden, soweit sie der Spediteur selbst auszustellen hat, z. B. Zolldeklarationen und Zollbegleitscheine. — Auch muß der Spediteur in der Regel den Inhalt der Sendung kennen. Denn er hat häufig nicht nur dem Frachtführer, sondern auch einer Behörde den Inhalt der Sendung mitzuteilen (Senckpiehl, S. 122). Er hat dann in dem Falle, daß er vom Versender nicht genau unterrichtet ist, Auskunft einzuholen. Zu der Inhaltsangabe gehört außer der genauen Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit die Bezeichnung der Menge und der Merkzeichen. — Bei Abschluß des Frachtvertrags empfängt der Spediteur vom Frachtführer Bescheinigungen über die Auslieferung des Frachtgutes. Er kann sich z. B. von der Eisenbahn ein Duplikat des Frachtbriefes ausstellen lassen. Derartige Urkunden darf er nicht ungesehen annehmen, sondern hat sie darauf zu prüfen, ob ihr Inhalt den Vertragsbedingungen des Frachtvertrags entspricht und ob die Adresse sowie das Gut selbst nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen richtig und vollständig

bezeichnet sind. Besondere Pflichten erwachsen dem Spediteur noch, wenn das Gut dem Empfänger unter Nachnahme zugesandt wird. In diesem Falle wird nämlich das Gut, welches unfrankiert befördert wird, dem Empfänger nur gegen Zahlung der auf ihm ruhenden Kosten ausgeliefert. Der Spediteur hat dann gemäß der Weisung des Versenders dem Frachtführer die Erhebung der Nachnahme vorzuschreiben; ferner hat er im Zweifel auch dem Versender Nachricht zu geben, wenn die Nachnahme eingegangen ist, und sie ihm auszuzahlen. Weigert sich der Empfänger, die Nachnahme einzulösen, so hat der Spediteur dem Versender unverzüglich Nachricht zu geben.

Es ist zum Schluß noch der Fall zu erörtern, daß der Adressat die Annahme des Gutes verweigert oder nicht zu ermitteln ist. Wenn dann der Frachtführer gemäß § 437 HGB. von dem Absender (d. i. der Spediteur) Weisungen einholt, so hat der Spediteur dem Versender unverzüglich von der Annahmeverweigerung oder der Unauffindbarkeit des Empfängers Mitteilung zu machen und dessen Bestimmungen abzuwarten. In der Zwischenzeit, sowie bei Säumnis des Versenders hat er selbst nach bestem Ermessen die geeigneten Maßregeln zu ergreifen.

§ 10.

Die Abweichungen vom reinen Speditionsvertrag in den Sonderfällen der §§ 412, 413 HGB.

Unter dem reinen Speditionsvertrage versteht man denjenigen Speditionsvertrag, bei welchem, wie Burchard (§ 25) ausführt, „die Eigenschaft des Spediteurs als Beauftragten des Auftraggebers insofern rein hervortritt, daß der Spediteur zwar im eigenen Namen mit dem Frachtführer Verträge bezüglich der Güterversendung abschließt, im übrigen aber, sofern ihm persönlich bei der Ausführung kein Mangel an Sorgfalt zur Last fällt, an dem Erfolg des mit dem Auftraggeber geschlosse-

nen Speditionsvertrags nicht weiter interessiert ist, als daß er neben der Erstattung seiner Auslagen eine vereinbarte oder angemessene Provision zu beanspruchen hat". Im HGB. sind nun noch einige Sonderfälle gesetzlich geregelt, welche eine Abweichung von dem reinen Speditionsvertrag zeigen und demgemäß auch die Pflichten des Spediteurs eine wesentliche Veränderung erfahren lassen. Die Sonderfälle sind in den §§ 412, 413 HGB. gesetzlich geregelt, und zwar behandelt

1. der § 412 den Selbsteintritt des Spediteurs;
2. der § 413: a) die Spedition mit fixen Spesen, b) den Sammelladeverkehr.

1. Nach § 412 ist der Spediteur, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, befugt, die Beförderung der Güter selbst auszuführen. Macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters. Beim Selbsteintritt spielt der Spediteur also eine doppelte Rolle: er ist sowohl Spediteur als auch Frachtführer. Der Spediteur ist also nach § 412 berechtigt, die Beförderung selbst zu übernehmen, vorausgesetzt, daß nicht eine andere Bestimmung vertragsmäßig getroffen ist.[1] Nicht dürfte wohl der Ansicht Staubs (S. 1816) zuzustimmen sein, der sich hier Cosack (S. 447) anschließt, daß nämlich das Recht zum Selbsteintritt nur bestehe, wenn sich allgemein übliche Frachtsätze herausgebildet haben. Eine solche Einschränkung des Selbsteintrittsrechts ist im Gesetze nicht geregelt. Düringer-Hachenburg sagt in seiner Widerlegung: „Das Gesetz sagt, daß, wo allgemein übliche Frachtsätze sich gebildet haben, diese der Frachtberechnung zugrunde zu legen sind. Es sagt aber nicht, daß nur beim Vorliegen allgemein üblicher Frachtsätze (entsprechend dem Markt- oder Börsenpreise des Kommissionsgutes in § 400, HGB.) der Selbsteintritt zulässig sei."

[1] Ebenso: Makower, S. 1443; Lehmann-Ring, S. 282; Goldmann, Bd. 3, S. 1711; Düringer-Hachenburg, S. 473.

Der Spediteur übt den Selbsteintritt aus, indem er entweder dem Versender erklärt, daß er den Transport selbst ausführe, oder indem er ohne besondere Anzeige den Transport ausführt. Im letzteren Falle ist der Widerruf des Speditionsvertrags bis zum tatsächlichen Beginn der Beförderung zulässig, während im ersten Fall der Speditionsvertrag von dem Versender gekündigt werden kann bis zu dem Zeitpunkte, wo ihm die Erklärung des Selbsteintritts zugeht (Düringer-Hachenburg, S. 474).

Zu den Pflichten und Rechten, die der Spediteur aus dem Speditionsvertrage hat, treten die Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrage. Es kann dann im einzelnen Falle vorkommen, daß die Pflichten des Spediteurs mit denen des Frachtführers in Widerspruch treten. Es ist dann wohl dahin zu entscheiden, daß der Spediteur, dem die Besorgung der Güterversendung anvertraut ist, in erster Linie seine Entscheidungen so trifft, wie sie für den Versender vorteilhaft sind.

Durch den Selbsteintritt übernimmt der Spediteur die besondere Haftung des Frachtführers für den Schaden, der durch Verlust oder durch Beschädigung des Speditionsgutes dem Versender entsteht (§ 429 HGB.). — Überträgt der Spediteur die von ihm übernommene Beförderung des Gutes einem Frachtführer, so haftet er nicht nur für culpa in eligendo, sondern für ein Verschulden desselben wie für eigenes (§§ 431, 432, 458, 469 HGB.). Gemäß § 412, Abs. 2 HGB. kann der Spediteur außer der Provision, die mit dem Beginn der Beförderung nach § 409 HGB. verdient ist, die sonst regelmäßig vorkommenden Kosten verlangen. Das sind insbesondere die Kosten, welche sonst durch die Ablieferung des Gutes an den Frachtführer erwachsen. Außerdem aber kann er die gewöhnliche Fracht verlangen. „Ist keine gewöhnliche Fracht ermittelbar, so kann derjenige Betrag in Ansatz gebracht werden, der bei Übertragung der Beförderung an einen besonderen Beförderer diesem mangels Vereinbarung über die Höhe der Fracht als angemessen zu

zahlen wäre.“ (Makower, S. 1445.) Der Spediteur kann die gewöhnliche Fracht aber auch dann verlangen, wenn er trotz des Selbsteintritts die Beförderung einem Frachtführer übertragen und dieser ihm eine billigere Fracht angerechnet hat (ebenso Staub, S. 1817).

2a. Im § 413 sind zwei weitere Sonderfälle des Speditionsgeschäfts geregelt. § 413, Abs. 1 bestimmt, daß der Spediteur in dem Falle, daß er sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat, ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers haben soll. Nach bisherigem Rechte (Art. 384a HGB.) blieb auch in diesem Falle das Geschäft an sich ein Speditionsvertrag, nur daß der Spediteur, abgesehen von dem Wegfall der Provision, auch für die Zwischenspediteure und Frachtführer delcredere haften solle. Nach dem Entwurf soll dagegen eine Vereinbarung der bezeichneten Art nicht mehr als Speditions-, sondern als Frachtvertrag gelten, so daß den Spediteur die unmittelbare Verpflichtung für die Ausführung des Transportes trifft (Denkschrift, S. 206; Düringer-Hachenburg, S. 476). Die Pflichten, die sich für den Spediteur aus der Spedition mit fixen Spesen ergeben, sind die Pflichten eines Frachtführers (§§ 425 ff. HGB.).

Voraussetzung für die Vorschriften des § 413, Abs. 1 ist, daß sich der Spediteur mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat. Die Einigung braucht keine ausdrückliche zu sein, sie kann auch stillschweigend geschehen (ROHG. Bd. II, S. 249).[1] Es ist nicht notwendig, daß eine Pauschsumme für die Spedition vereinbart wird. Die Einigung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten liegt vielmehr auch dann vor, wenn bestimmte Einheitssätze (nach dem Gewicht, der Quantität oder der Entfernung) vereinbart sind (ROHG. Bd. II, S. 249).

Die Besonderheit des § 413, Abs. 1, daß hier nur der Frachtführer, nicht aber der Verfrachter erwähnt ist, besteht

[1] Ebenso Düringer-Hachenburg, S. 477, Goldmann, Bd. 3, S. 1712.

darin, daß der Spediteur beim Seetransport nicht ausschließlich die Rechte und Pflichten des Verfrachters, sondern, wie im § 412 bestimmt ist, sowohl die Rechte und Pflichten des Spediteurs als diejenigen des Verfrachters hat (Düringer-Hachenburg, Bd. III, S. 478). Nicht dürfte wohl hier der Ansicht Staubs (S. 1819) beizustimmen sein, welcher ebenso wie Makower (Bd. II, S. 1447) hier nur einen Fehler in der Fassung der Gesetzesbestimmung annimmt.

2b. Dieselben Bestimmungen, welche für die Spedition mit fixen Spesen gelten, finden auch Anwendung, wenn der Spediteur im Falle des § 413, Abs. 2 HGB. die Versendung der Güter zusammen mit den Gütern anderer Versender auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrags bewirkt. Denn ebenso wie in Absatz 1 hat er ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Da der Spediteur bei allen seinen Handlungen das Interesse des Versenders zu berücksichtigen hat, so kann dieses Recht der Beförderung im Sammelladeverkehr öfters zur Pflicht werden, wenn dem Versender mehr daran liegt, daß die Beförderung des Gutes auf eine billige als auf eine schnelle Art und Weise geschieht.